This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

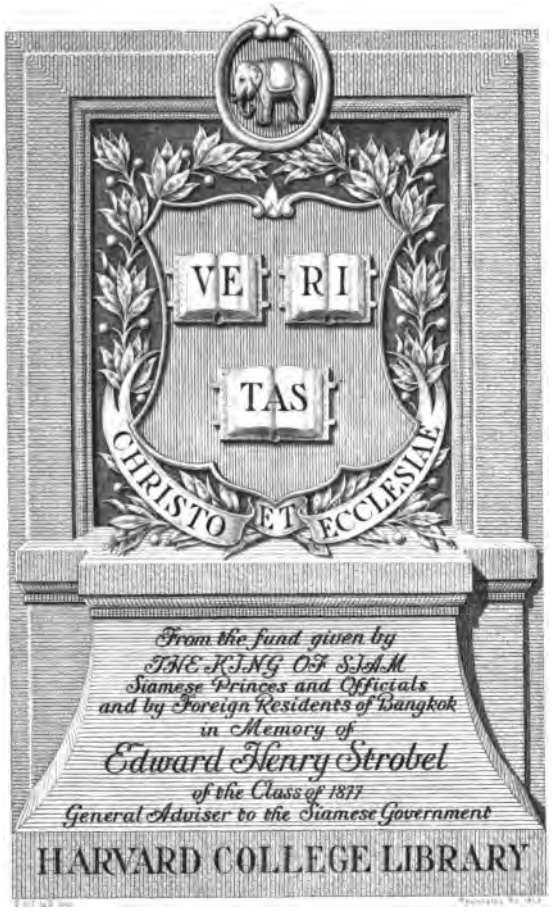
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Ch 255.10.5

Franzius
Ein Ausflug Nach Kiau-Tschou


VE RI
TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE
From the fund given by
THE KING OF SIAM
Siamese Princes and Officials
and by Foreign Residents of Bangkok
in Memory of
Edward Henry Strobel
of the Class of 1877
General Adviser to the Siamese Government
HARVARD COLLEGE LIBRARY

VE RI
TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE
From the fund given by
THE KING OF SIAM
Siamese Princes and Officials
and by Foreign Residents of Bangkok
in Memory of
Edward Henry Strobel
of the Class of 1877
General Adviser to the Siamese Government
HARVARD COLLEGE LIBRARY

Deutsche Kolonial-Gesellschaft

Abteilung: **Berlin-Charlottenburg.**

Verhandlungen 1897/98.

Heft 3.

Franzius,

Geheimer Ober-Baurat.

HARMONIE-GESELLSCHAFT zu WÜRZBURG

Ein Ausflug nach Kiau-Tschou.

(Mit einer Karte von Ostasien und der Kiau-Tschou-Bucht.)

Vortrag,

gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft.

Berlin 1898.

Verlag von Dietrich Reimer

(Ernst Vohsen).

Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen),
Berlin SW., Wilhelm-Strasse 29.

Kleiner

Deutscher Kolonialatlas.

Herausgegeben von der

Deutschen Kolonial-Gesellschaft.

Zweite, durch eine Karte von **Ost-China, Kiau-Tschou vermehrte Auflage.**

Inhalt:

Text.
1. Weltkarte.
2. Afrika und Europa.
3. Togo und Hinterland.
4. Kamerun.
5. Deutsch-Südwestafrika.
6. Deutsch-Ostafrika.
7. Deutsche Besitzungen im Stillen Ocean.
8. **Ost-China** mit dem deutschen Pachtgebiete **Kiau-Tschou.**

Die Karte der Schutzgebiete 3 bis 6 im einheitlichen **Massstabe** von 1 : 5 000 000.

Die Karten 7 und 8 im Massstabe von 1 : 12 000 000.

— Preis 60 Pfennig. —

Karte von Ost-Asien.

Massstab 1 : 12 000 000.

Gänzlich neu bearbeitet

von

Richard Kiepert und Paul Sprigade

mit einer eingehenden $2^1/_2$ Bogen starken

Beschreibung von China, Corea, Japan, Siam,

der britischen, französischen, niederländischen und portugiesischen Besitzungen

mit

Namensverzeichnis und Bevölkerungsziffern.

— Preis 1 Mark. —

Ein

Ausflug nach Kiau-Tschou.

Vortrag

von

Franzius,
Geheimer Ober-Baurat.

Ch 255.10.5
HARVARD UNIVERSITY LIBRARY APR 1 1958
Strobel (Chem)

Die Versammlung fand statt am **Freitag, den 18. Februar 1898** im grossen Saale von **Krolls Etablissement.**

Se. Durchlaucht *Prinz von Arenberg* eröffnete als Vorsitzender die Sitzung. Nachdem derselbe mitgeteilt hatte, dass Se. Excell. der Kaiserliche Gesandte Herr Wirkl. Geh.-Rat von Brandt eigens aus Wiesbaden herbeigekommen sei, um als berufenster Kenner von China dem Redner des Abends den Dank der Abteilung ausdrücken zu können, verlas der Schriftführer Herr Emil *Selberg* die Namen der neueingetretenen Mitglieder, wie folgt:

Prinz *Prosper von Arenberg*, Durchlaucht, Sek.-Lieut. — *Seeber*, Geh. Admiralitätsrat. — Dr. jur. *Königsberger*, Kammer-Gerichts-Referendar. — *Sachs*, Hauptmann a. D. — *Götze*, Kgl. Preuss. Kammersänger. — Dr. *Kelch*, Geh. Ober-Reg.-Rat. — Dr. jur. *August Klein*, Advokat. — *Hermann Ditmar*, Kgl. Baurat. — *Stille*, Geh. Ober-Postrat. — *Ebert*, Geh. Postrat. — *Münch*, Geh. Postrat. — *Granzow*, Ober-Postrat. — *Busse*, Gerichtsreferendar. — *Dr. Max Schöller*, Rittergutsbesitzer. — *Max Tornow*, Kaufmann. — *Gustav Moritz Schulz*, Prem.-Lieut. — *Griesbach*, Ober-Postdirektor von Berlin, Geh. Ober-Postrat. — *Dr. Holtermann*, Geh. Reg.-Rat. — Dr. jur. *P. Herz*, Geh. Admiralitäts-Rat. — *von Wasmer*, Generalmajor. — *Danneel*, Geh. Admiralitäts-Rat. — *M. Wobring*, Prem.-Lieut. — *Stapelfeld*, Sek.-Lieut. — *von Deines*, Generalmajor. — *Förster*, Geh. Reg.-Rat. — *von Brixen*, *gen. von Hahn*, Major i. Generalstab. — *Paul Wechselmann*, Kaufmann. — Dr. jur. *Rudolph von Katzler*, Rechtsanwalt. — *E. Preuss*, Bankier. — *F. Woltze*, Bankdirektor. — *Dr. Nietner*, Oberstabsarst. — Dr. jur. *Beermann*, Kammergerichts-Referendar. — *Lefèbre*, Prem.-Lieut. — *Dr. W. Münch*, Geheimrat, Professor. — *von Brockhusen*, Apotheker. — *R. Schönner*, Baumeister. — *Otto Meyer*, Direktor. — *Dr. Paul Ruge*, Sanitätsrat. — *Said Ruete*, Prem.-Lieut. — *W. Bornhardt*, Bergassessor. —

Hierauf erhielt Herr Geh. Ober-Baurat *Franzius* aus Kiel zu seinem Vortrage Ein Ausflug nach Kiau-Tschou das Wort:

Meine Damen und Herren!

Wenn ich den Angaben der Presse über die Vorgeschichte der Erwerbung Kiau-Tschous das Wesentlichste entnehme, so komme ich zu dem Ergebnis, dass das Bedürfnis nach einem Stützpunkte zur Wahrnehmung der deutschen Interessen in Ostasien schon seit etwa 30 Jahren zur Sprache

gebracht ist. Dass man der Ausführung zunächst nicht näher trat, erklärt sich wohl aus den damals vorliegenden grossen politischen Aufgaben. Man war vermutlich besorgt, die zur Erreichung des erstrebten Ziels so notwendigen Kräfte durch etwaige weitere Verwickelungen in Ostasien zu zersplittern.

Der Gedanke schlief also zeitweilig ein, aber mit der Entwickelung unserer Marine, mit dem Aufblühen unseres Handels und unserer Reederei im Osten erwachte er wieder in verschiedener Gestalt und es ist begreiflich, dass während des Krieges zwischen China und Japan vorzugsweise das Bedürfnis eines militärischen Stützpunktes in Form einer Flotten- oder Kohlenstation betont wurde. Dem gegenüber ist es vielleicht nicht ohne Interesse hervorzuheben, dass die Marine in allen ihren Zweigen von vornherein betonte, es müssten hier, ebenso wie in unsern bereits vorhandenen überseeischen Besitzungen, in erster Linie die wirtschaftlichen Erfordernisse gewahrt werden und den militärischen Anforderungen in jeder Hinsicht vorangehen. Das ist durchaus nicht so wunderbar, als es auf den ersten Blick erscheint. Kennen doch viele unserer älteren Seeoffiziere aus eigener wiederholter Anschauung die Fortschritte, welche unser Handel Dank der Geschicklichkeit unserer Hamburger und Bremer Grosshändler, Dank dem Unternehmungsgeist und Opfermut unserer Reeder, vor allen des Norddeutschen Lloyds in den letzten drei Jahrzehnten in Asien gemacht hat. Und je länger sie in jenen Gegenden weilten, desto fester wurde in ihnen die Ueberzeugung, dass bei den guten Beziehungen zwischen Deutschland und China, bei dem Vertrauen, welches unsere Kaufleute und Techniker im Reich der Mitte geniessen, die deutsche Industrie sich dort in noch weit höherem Masse ein Absatzgebiet erschliessen könne, als das bisher der Fall war, wenn unsere Landsleute von einem unter deutscher Verwaltung stehenden Ausgangspunkte der chinesischen Küste nicht nur auf den zahlreich vorhandenen Wasserwegen, sondern auch auf Eisen-

bahnen ins Innere des Landes eindringen könnten. Die Möglichkeit, mit der Zeit einen bedeutenden deutschen Handelsplatz an der chinesischen Küste zu gründen, welcher mit seinen Verkehrsadern neue Provinzen dieses Reichs erschliesst, wurde für noch weit wichtiger gehalten, als die grossen militärischen Vorteile, welche aus einem geeigneten Stützpunkte entspringen, von denen ich nur das Docken unserer Kriegsschiffe in deutschen Docks, statt in englischen oder japanischen, nnd die Sicherung des jederzeitigen Kohlenbedarfs nennen will. Die Ansicht wurde also immer lauter, dass das, was England in Hongkong, Portugal in Macao, Frankreich in Tonking, Russland von der Mandschurei aus und Japan in Formosa erreichten, auch von Deutschland erstrebt werden müsse, wenn es auf dem ostasiatischen Markt nicht bloss geduldet sein wolle. Die kleinen Niederlassungsgebiete in Tientsin und Hankau, welche nach dem Frieden von Schimonosecky von Deutschland angekauft wurden, konnten, so wertvoll sie sonst sind, hierzu nicht benutzt werden. Man musste an die Erwerbung eines unter deutschem Hoheitsrecht stehenden Platzes denken und durfte um so mehr hoffen hierbei von chinesischer Seite Entgegenkommen zu finden, als ja die Eröffnung eines neuen Hafens, die Herstellung von Eisenbahnen und die Aufschliessung von Kohlen- und Eisenlagern nicht etwa nur den Inhabern der Konzessionen, sondern in erster Linie dem chinesischen Reiche selbst von höchstem Nutzen sein wird.

Bevor man in nähere Verhandlungen wegen Erwerbung eines Terrains eintreten konnte, kam es nun darauf an, diejenigen Plätze zu ermitteln, welche für die Anlage eines Stützpunktes geeignet sein würden. Vorgeschlagen waren besonders drei: Amoy, die Mirs-Bay oder, weil diese doch allzunahe bei Hongkong lag, die Samsah-Bucht, und die Bucht von Kiau-Tschou. Sofern man vorzugsweise nur an eine Flottenstation gedacht hatte, war man der Ansicht, dass die Erwerbung einer Insel mit Rücksicht auf die leichtere Verteidigung einem Platze am Festlande vorzuziehen sei. Es

würden deshalb wohl die Inseln des Chusan-Archipels wegen ihrer vorzüglichen Lage mitten vor dem Yangtze, der Hauptverkehrsader des ganzen Reichs und unmittelbar an der grossen Fahrstrasse gelegen, genannt, aber die Erwerbung einer dieser Inseln würde vermutlich grosse Schwierigkeiten gehabt haben, weil England bekanntlich eine Art von Verkaufsrecht anf sie zu haben behauptet. Selbstverständlich mussten aber die Interessensphären anderer Nationen möglichst unberührt bleiben. Ob das ganz gelingen würde, war von vornherein wohl nicht genau zu übersehen, weil dieser Forderung im Grunde nur Kiau-Tschou entsprach und man selbst hier längere Zeit in Zweifel sein konnte, ob nicht Russland Ansprüche erheben würde, da es die Bucht bereits als Winterstation für seine Kriegsschiffe benutzt hatte.

Im Vordergrunde des Interesses stand zunächst Amoy, unstreitig einer der besten Häfen Chinas, ein alter Handelsplatz mit regem Schiffsverkehr, an der Hauptstrasse gegenüber von Formosa gelegen, allerdings Vertragshafen und insofern voraussichtlich schwer zu haben. Aber es schien unseren Landsleuten in China, als ob die englische Regierung gegen die Erwerbung Amoys durch Deutschland keine Einwendungen machen werde und andere Nationen waren hier weniger interessiert. Sollte aber Amoy als Vertragshafen nicht zu erwerben sein, so wurden die nahe gelegenen Inseln Kulangsu und Quemoy vorgeschlagen. Ob dieselben geeignet seien, war nicht bekannt. Noch weniger wusste man von der Samsah-Bucht, die nicht weit von der grossen Stadt Futschau liegt, dem Handel noch nicht geöffnet ist und deshalb wahrscheinlich leichter zu erwerben war, als ein Vertragshafen.

Gegen Kiau-Tschou wurden anfangs verschiedene Bedenken laut. Die Bucht war fast gar nicht bekannt, man hielt sie nicht für eisfrei, für zu gross und ungünstig in Bezug auf Wassertiefen und Verteidigung, wirtschaftlich für bedeutungslos, da ihr das Hinterland fehle u. s. w. Dem gegenüber wurden aber auch andere Ansichten laut, die sich namentlich auf das Studium des berühmten Werkes von Richt-

hofen stützten, in welchem ja schon dieselben äusserst günstigen Ansichten über die Bedeutung der Bucht in wirtschaftlicher Hinsicht ausgesprochen sind, die dieser gründlichste Kenner Chinas erst neuerdings mit solchem Nachdruck in den Preussischen Jahrbüchern vertreten hat. Weil aber Freiherr v. Richthofen die Bucht nicht selbst gesehen hatte und es wünschenswert war, über die Brauchbarkeit derselben für Hafenanlagen und namentlich über die Ausführbarkeit von Eisenbahnen in das Hinterland auch ein technisches Urteil zu erlangen, so besuchte der damalige Chef der Kreuzerdivision, jetzige Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, die Bucht zunächst persönlich und forderte dann die Entsendung eines Hafenbautechnikers zur Besichtigung der in Vorschlag gebrachten Plätze. Darauf hin erhielt ich den Auftrag, in Begleitung meines jugendlichen Neffen und Fachgenossen Franz Franzius eine wasserbauliche Studienreise nach Ostasien vorzunehmen und traf mit demselben auf dem trefflichen Lloyddampfer „Preussen“ Mitte Februar 1897 in Hongkong ein.

Wir haben uns dann während eines Zeitraumes von 4 Monaten eine ganze Reihe von Hafenplätzen an der chinesischen und japanischen Küste angesehen, um ein allgemeines Bild der dortigen Verhältnisse zu gewinnen und zwar nicht nur in technischer, sondern soweit es möglich war, auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Wir haben gesehen, was die Engländer in Hongkong aus einem richtig gewählten, aber sonst öden Platze im Laufe von 50 Jahren mit grossen Mitteln gemacht haben und daraus den Mut gewonnen, für einen zur Zeit auch noch öden, aber allen Bedingungen für wirtschaftliche Entwickelung entsprechenden Platz entschieden einzutreten. Wir haben den Unterschied im Klima zwischen Süd- und Nord-China ziemlich kennen gelernt und die Verschiedenheit der Bevölkerung. Wir erkannten, was sich aus den Chinesen unter europäischer Verwaltung in Hongkong und Shanghai hat machen lassen und begriffen, wie man sich in China sehr wohl fühlen kann. Je länger wir das Volk

kennen lernten, desto mehr erkannten wir die trotz mancher abstossenden Aeusserlichkeit vorhandenen guten Seiten. So sind wir halbe Chinesen geworden und wer weiss, ob es bei dem einen Ausflug nach Kiau-Tschou bleibt!

Zunächst kamen wir aber nach Amoy im Süden der Provinz Fokien. Den in technischer Hinsicht an einen guten Hafen zu stellenden Anforderungen entspricht die zwischen den Inseln Amoy und Kulangsu gelegene etwa 3000 m lange und 400 m breite Rinne im allgemeinen. Es finden sich jedoch überall unter Wasser Felsen, welche zunächst mit erheblichen Kosten weggeräumt werden müssten. Der Flutwechsel beträgt für gewöhnlich 4,5, bei Springfluten sogar 6 m und werden dadurch starke Strömungen, die der Schiffahrt hinderlich sind, hervorgerufen.

Das Klima ist im Sommer sehr ungesund. In der auf der Insel Amoy gelegenen eigentlichen Stadt, in der sich auch die Geschäftsräume der europäischen Kaufleute befinden, herrschen Typhus, Fieber und Cholera fast immer. Die Pest wird oft eingeschleppt. Auf der kleinen Insel Kulangsu, auf der die Wohnungen der Europäer liegen, ist es etwas besser. Die Bevölkerung ist eine so dichte, dass von hier aus die stärkste Auswanderung stattfindet. Je nach dem zu erwartenden Ausfall der Ernte wird von den Ältesten der grossen Familienverbände festgesetzt, wie gross die Auswanderung in dem betreffenden Jahr werden muss. Im Jahre 1895 wanderten beispielsweise 113 000 Chinesen von Amoy aus und kehrten 74 000 zurück. Sie gehen vorzugsweise nach Singapur und den Philippinen und sollen dort, wenn sie wohlhabend werden, meistens bleiben, um der Aussaugung durch die chinesischen Beamten zu entgehen.

Amoy ist Vertragshafen und in der Stadt eine kleine englische Niederlassung. Auf der grossen Insel Amoy ist, wie im ganzen China, der Kaiser der eigentliche Grundeigentümer. Auf dem kleinen Kulangsu ist es ausnahmsweise anders. Diese Insel ist von der Ming-Dynastie an zwei Familien geschenkt und dadurch aller Grundbesitz allmählich

in die Hände der verschiedensten Privateigentümer übergegangen, von denen es erworben werden müsste.

Der Handel von Amoy hat durch verschiedene Umstände sehr an Bedeutung verloren. Zunächst durch die Konkurrenz des benachbarten Freihafens Hongkong, welcher die Verteilung der Einfuhr an sich genommen hat. Sodann durch den Rückgang des Theegeschäfts. England bezieht seinen Thee aus Ostindien, Formosa liefert den seinigen nicht mehr wie früher nach Amoy und Futschau, sondern seitdem es japanisch wurde, nach Japan. Während man in Ostindien alles aufbietet, den Thee durch verbesserte Kultur und Behandlung zu veredeln, sind die chinesischen Theebauern hierzu nicht im stande und ihnen fehlen die Mittel mit dem Rückgange des Handels von Jahr zu Jahr mehr. So ist denn, während alle Häfen Chinas, namentlich die nördlichen, sich in den letzten Jahren bedeutend hoben, der Handel Amoys ständig im Rückgang, obgleich der Schiffsverkehr wegen der täglich ein- und auslaufenden Küstendampfer noch ein reger ist. Die Möglichkeit, eine Aenderung dieser wirtschaftlichen Verhältnisse herbeizuführen, ist nicht abzusehen. Durch die Abtretung Formosas ist das Haupttheegeschäft unrettbar verloren und andere Ausfuhrartikel von Bedeutung sind nicht vorhanden. Die Einfuhr kann durch Heranziehung neuer Bedarfsgegenstände etwas zunehmen, aber eine grössere Ausdehnung des Absatzgebietes durch Anlegung von Eisenbahnen stehen in Gestalt bedeutender Höhenzüge auf dem Festlande so erhebliche Schwierigkeiten entgegen, dass daran nicht zu denken ist. Amoy hat kein Hinterland. Der ganze Norden der Provinz Fokien ist von Futschau abhängig und die hinter Fokien gelegene Provinz Kiang-Si gehört bereits vollständig zum Gebiet des Yangtze. Alle Flüsse gehen dorthin und auf ihnen über den Poyang-See der Thee nach Kiukiang und Hankau, dem Haupt-Theemarkt Chinas. Wollte man aber versuchen, die Einfuhr Amoys durch Umwandlung des Vertragshafens in einen Freihafen zu heben, so würde das in den benach-

barten Plätzen Hongkong und Schanghai seit Jahren thätige deutsche Kapital schwerlich grosses Interesse für Amoy zeigen und andererseits würde man China den Ausfall an Seezöllen und Hafenabgaben ersetzen müssen, was alles bei noch nicht geöffneten Häfen weit günstiger sich gestalten würde.

Für eine blosse Marinestation würde Amoy brauchbar sein, obgleich das schlechte Klima auch hiergegen sprechen müsste und Hafen und Befestigungsanlagen jedenfalls mehr Geld erfordern als die Bucht von Kiau-Tschou.

Da Quemoy in jeder Hinsicht für wirtschaftliche Entwickelung ungünstiger gelegen ist als Amoy, so ist über diesen Platz weiter nichts zu sagen.

Ueber die Samsah-Bucht kann ich mich kurz fassen. Sie umfasst 4 verschiedene Buchten, die von hohen Bergen umgeben sind und teilweise guten Schutz geben. Der Wasserwechsel ist noch bedeutender als bei Amoy und die Strömungen sehr unbequem. Die Höhen sind zum Teil bewaldet. Die Gegend trägt japanischen Charakter und ist sehr anziehend. Das Klima scheint insofern bedenklich, als grosse aus Thonschlamm bestehende Wattflächen vorhanden sind, die bei der grossen Hitze in den ringsum geschlossenen Buchten höchst wahrscheinlich die Veranlassung zu Fieber und Typhus geben. Die Bevölkerung ist augenscheinlich arm und steht mit der Aussenwelt sehr wenig in Verbindung. Sie lebt vom Ackerbau.

Ein Hinterland, das aufzuschliessen wäre, ist hier noch viel weniger vorhanden als in Amoy. Von Handel ist bislang keine Rede gewesen. Lohnend ist die Jagd und zwar auch die Tigerjagd.

Ich komme nunmehr zum eigentlichen Gegenstande des Vortrags.

Die Stadt Kiau-Tschou und der Name Kiau stammen aus alter Zeit von einem der beiden unabhängigen Volksstämme jener Gegend der Kiau und der Lai. Der Stamm der Lai, dessen Name sich in dem der Stadt Lai-tschau-fu erhalten hat, wird schon 2000 Jahre v. Chr. Geburt genannt

und von ihr berichtet, dass er die Seide des Gebirgsmaulbeerbaums als Tribut zu entrichten hatte. Der Stamm der Kiau wird zuerst 600 v. Chr. genannt und wird angenommen, dass die Stadt Kiau etwa 500 v. Chr. gegründet ist. Damals lag sie vermutlich unmittelbar an der Mündung des Kiau-Flusses in die grosse Meeresbucht. Heute ist sie infolge der eingetretenen Versandung etwa eine deutsche Meile vom Wasser entfernt.

Auf der Nordseite der Einfahrt zur eigentlichen Bucht sieht man eine kleine Bucht mit einer Landungsbrücke, dahinter einige grössere Baulichkeiten und ein befestigtes Lager. Hier liegt das Dorf Tschingtau mit Zollhaus, Telegraphenstation, und dem Amtsgebäude des chinesischen Generals. In dem letzteren hat sich jetzt die deutsche Verwaltung vorläufig ein Unterkommen geschaffen. Hier liegen die deutschen Schiffe während des Winters gegen die Nordwinde vollständig geschützt und wird die von den Chinesen auf einem Riff hergestellte, etwa 180 m lange Steinmole durch einen Landungssteg aus eisernen Schraubenpfählen, mit dessen Herstellung ebenfalls schon von den Chinesen begonnen war, soweit verlängert, dass die Dampfboote auch bei Niedrigwasser dort anlegen können.

Der Platz ist wie gesagt gegen die rauhen Nordwinde geschützt und in dieser Hinsicht vermutlich im Winter den meisten Plätzen innerhalb der Bucht vorläufig vorzuziehen. Es ist daher zu erwarten, dass sich hier alsbald eine deutsche Niederlassung gründen wird.

Die K.-B. liegt 390 Seemeilen nördlich von der Mündung des Yangtze, so dass man sie von Shanghai aus mit gewöhnlichen Dampfern in etwa 30 Stunden erreicht. Die Ansteuerung ist eine bequeme und wenn man sich der gegen die herrschenden Winde, den Nordost- und den Südwest-Monsun gleich gut gedeckten Einfahrt nähert, sieht man zur Rechten der Bucht die mehr als 1000 m hohen Granit-Felsen des Laoshan emporragen, während zur Linken die Höhen sich nicht über 2—300 m erheben. Von der 2 Seemeilen breiten Einfahrt haben 1,5 Meilen für die grössten

Schiffe ausreichende Tiefe. Die Bucht misst in jeder Richtung etwa 12 Seemeilen, doch fallen weite Flächen bei Niedrigwasser trocken, so dass der für grosse Schiffe in Frage kommende Raum etwa einer Kreisfläche mit 4 Seemeilen Durchmesser oder einer deutschen Quadratmeile entspricht. An dieses Becken schliesst sich nach Nordost noch eine nutzbare Rinne von 4 Seemeilen Länge mit 1000 m Breite und mindestens 6 m Tiefe bei Niedrigwasser an.

Da der durch Ebbe und Flut erzeugte Wasserwechsel etwa 3—4 m beträgt, also etwa so viel wie bei uns an der Nordseeküste, so liegt ein Vergleich der Bucht mit dem Jade-Busen nahe und wer von Ihnen diesen kennt, mag sich also eine den Jade-Busen an Ausdehnung noch übertreffende Wasserfläche denken, an welche sich nach Nordost noch eine Rinne von der Grösse des Kieler Hafens anschliesst.

Das Klima wird allseitig als das gesundeste in ganz China bezeichnet. Die Wärme ist im Sommer zwar noch gross, aber die Trockenheit der Luft soll sie leicht ertragen lassen. Im Winter giebt es Frost und Schnee, doch soll die Bucht nach den Angaben der Bewohner nur auf den nordwestlichen Wattflächen zeitweise Eis zeigen. Der Schifffahrt soll daraus, wie allgemein versichert wurde, ein Hindernis nicht erwachsen.

Die herrschenden Winde, der Nordost- und Südwest-Monsun sind gleichzeitig auch die stärksten. Taifune sollen selten sein. Wenn auch die Bucht gegen diese Winde gut gedeckt ist und somit einen sehr geschützten Ankerplatz bildet, so wird sich doch infolge ihrer grossen Ausdehnung aus jeder Richtung soviel Seegang erzeugen, dass z. B. ein Löschen und Laden mit Hilfe von Leichterfahrzeugen zeitweise ebenso unmöglich sein wird, wie der Verkehr mit leichten Booten. Die Bucht bildet zwar eine ausgezeichnete Reede, doch müssen die eigentlichen Hafenanlagen, wie in allen solchen Fällen so auch hier, noch geschaffen werden.

Besonders starke, nachteilige Strömungen sind nicht vorhanden. Das Wasser ist, seitdem der Hoangho seine gelben Fluten nicht mehr wie von 1300—1852 an der Südseite der Halbinsel Schantung ins Meer wälzt, frei von Sinkstoffen. Wenn trotzdem eine Abnahme der Wassertiefen in der Bucht im Laufe der Zeit eingetreten ist, so wird diese Erscheinung durch die Sandmassen hervorgerufen, welche der Bucht durch die sich in sie ergiessenden Bäche und Flüsse zur Regenzeit von den entwaldeten Gneissgebirgen zugeführt werden. Die Ursachen der Verflachung liegen also nicht in Schlickablagerungen aus der See. Vergleicht man die Kiau-Tschou-Bucht auch in dieser Beziehung wieder mit dem Jade-Busen, so sind die Verhältnisse in der Kiau-Tschou-Bucht ungleich günstiger. Während in der Jade die Schlickablagerung und Tiefenverringerung im ganzen Bereich des Busens überall dort stattfindet, wo die Wassergeschwindigkeit wie regelmässig bei Hochwasser und Niedrigwasser zeitweilig gering wird, so geht die Versandung in der Kiau-Tschou-Bucht nur von einzelnen Punkten aus vor sich. Fängt man den Sand an diesen Stellen auf und zwingt die Wasserläufe ihn dort abzulagern, wo er nicht schädlich, sondern nützlich ist, so ist man im stande grosse jetzt unbrauchbare Wattflächen hochwasserfrei zu machen oder einzudeichen. Denn für die Erhaltung der Wassertiefen in der Einfahrt und dem Fahrwasser ist die Verringerung der Wasserflächen in der Kiau-Tschou-Bucht ganz ohne Nachteil, während man bei dem Schlickgehalt des Jade-Busens dort ängstlich darauf halten muss, dass die Wasserfläche in ihrer Ausdehnung nicht eingeschränkt wird, weil nur dann die vom Meer in die Bucht eindringende und bei Ebbe wieder auslaufende Wassermasse gross und kräftig genug bleibt, die Tiefe im Fahrwasser zu erhalten. In der Bucht von Kiau-Tschou kann der vom Lande zufliessende Sand ohne grosse Kosten hinfort nützlich verwendet werden, indem man ihm nicht mehr gestattet in die grösseren Tiefen vorzudringen, sondern zwingt, die unbequemen Seegang erzeugenden flachen Wasserflächen in brauchbares Land zu verwandeln. Diese

Flächen sind so gross, dass sie auf Jahrhunderte hinreichen, den zufliessenden Sand aufzunehmen. Vermutlich wird aber der Zufluss infolge von Bewaldung der Höhen allmälich sehr abnehmen.

Dass man es bei allen Bauten in der Kiau-Tchou-Bucht mit Sand und nicht wie in der Jade mit Schlick zu thun hat, fällt für die Kosten der Bauwerke selbstverständlich sehr günstig ins Gewicht.

Auch für den Ankergrund ist das von Wichtigkeit.

Die bisherige Tiefenabnahme hat namentlich von Nordwesten her, wo der bedeutendste Fluss, der Kiau-ho oder Wu-ho, mündet, stattgefunden. In den für Hafenanlagen in erster Linie in Frage kommenden östlichen Teilen der Bucht konnte ich eine merkliche Verschiebung der 10 Meterlinie gegen die Angaben der englischen Messungen von 1863 nicht feststellen.

Das Vorhandensein des Bohrwurms liess sich bei dem vollständigen Mangel an Holzbauten nicht nachweisen, ist aber mit Sicherheit anzunehmen, weil er an der ganzen chinesischen Küste und beispielsweise in dem benachbarten Tschifu sehr stark auftritt. Man wird also wahrscheinlich zu Wasserbauten kein Holz verwenden dürfen, obgleich solches von Canada in vorzüglicher Beschaffenheit zu etwa demselben Preise zu haben ist, den man in Nord-Deutschland für preussisches Holz zahlt.

Die Bucht ist nach Osten und Süden von Bergketten umgeben. Die östlichen fallen sanft, die südlichen steil in die Bucht. Nach Nordost senken sich die Höhen immer mehr, nach Norden ist alles flach, ebenso im Westen, doch treten dort einzelne Kegel empor. Die Gebirge bestehen vorzugsweise aus Gneiss. Die in die Bucht auslaufenden Felsenriffe zeigen aber auch Kalkstein und am Nordostufer bei Nü-ku-kau, wenn ich nicht irre, Sandstein. In der Bucht liegen ausser den Inseln Tschiposan und Potatoe Island, die ich nicht habe besuchen können, zwei Riffe von Bedeutung, der Horse-shoe Rock und Womans Island, von denen namentlich ersterer jetzt noch der Schiffahrt gefährlich

sein kann, weil er bei Hochwasser fast ganz unsichtbar ist. Es ist jedoch nicht unmöglich, dass man beide Riffe später durch Aufmauerung als Wellenbrecher sehr nützlich verwendet.

Auf der Strecke zwischen Horse-shoe und Womans Island gehen die für grosse Schiffe ausreichenden Tiefen ziemlich nahe an das Ostufer heran und hier liesse sich ein Handelshafen von grossen Abmessungen anlegen. Es muss jedoch noch festgestellt werden, ob dieser Platz gegen ein Bombardement von See her ausreichend geschützt ist und wenn das nicht der Fall sein sollte, wird man vermutlich nördlich von Womans Island, wo die Wassertiefe bei Niedrigwasser noch immer 10 m beträgt, die für grosse Schiffe erforderlichen Anlagen herzustellen suchen, während die kleineren Fahrzeuge, ebenso wie jetzt die chinesischen Dschunken, möglichst weit in der tiefen Rinne nach Norden vordringen und dort östlich von Potatoe Island den besten Schutz finden. Die kleine Stadt Nü-ku-kau bildet dort jetzt den Einfuhrhafen für diejenigen Güter, welche auf Dschunken heran gebracht werden, von denen ich nur Baumwolle als selbst gesehen nennen kann.

Wenn wir uns nun vom Wasser aufs Land begeben wollen, so ist das in der Bucht zunächst noch ziemlich unbequem. Nur an wenigen Stellen kann man mit Boten landen, ohne nasse Füsse zu bekommen. Die Ufer erheben sich dünenartig etwa 15—20 m über den eigentlichen Strand. Aus Dünen und Strand treten aber zahlreiche Felsriffe hervor, welche sich über und unter Wasser in die Bucht hineinerstrecken. Solche Riffe kann man ohne grosse Kosten als Molen zu Landungsplätzen ausbilden und die Chinesen haben, wie bereits gesagt, an einer sehr geschützten Stelle ausserhalb der Bucht bei dem Dorfe Tsching-tau einen solchen Landungsplatz angelegt.

Ich muss nun leider bitten, dass Sie sich kein zu günstiges Bild von der nächsten Umgebung der Bucht machen. Wohl kann sich das Auge bei schönem Wetter, wie ich es

im Mai hatte, an der wundervollen Farbenpracht erlaben, in der die rotgrauen Berge und das bald tiefblaue, bald durch alle Schattierung von Grün erglänzende Wasser sich zeigen, aber von menschlicher Kultur ist noch wenig zu spüren nnd die Vegetation lässt gerade dort, wo man an der Südostseite das Land zunächst betritt, auch noch viel zu wünschen übrig. Die niedrigen Höhen und das wellige Terrain zwischen ihnen bestehen aus verwittertem Gneiss und sind deshalb sehr sandig. Aber je weiter man nach Norden zu an der Bucht hinauf kommt, desto besser wird der Boden und er geht immer mehr in äusserst fruchtbaren Löss über, der dann mit überraschender Sorgfalt von den in zahllosen Dörfern angesiedelten Chinesen beackert ist. Diese Dörfer machen zum Teil einen sehr dürftigen, zum Teil aber auch einen recht freundlichen Eindruck. Ich habe Lehmhütten kleinster Art gefunden, die von alter Zeit her zum Schutz gegen Räuber mit hohen, jetzt zerfallenen Lehmwällen und Gräben umgeben waren, aber auch wesentlich besser hergestellte Häuser mit Granitsockel und Ziegelwänden, mit kleinen Gärten, in denen gelbe Rosen und Glycinen in grösster Ueppigkeit blüheten. Auch eine niedrige Syringe von ausserordentlichem Duft. Rings um einige dieser Dörfer zogen sich grosse Anpflanzungen von Obstbäumen, meistens Birnen, die allerdings nach unseren Begriffen nicht besonders wohlschmeckend sind. Ich zweifle aber keinen Augenblick, dass in wenigen Jahren in K. ebenso schöne Weintrauben gedeihen, wie jetzt in Tschifu, zumal einer der Besitzer jener Weinberge sich schon auf dem Wege nach K. befindet. Ausser Birnbäumen habe ich Aprikosen und Wallnussbäume gesehen.

Rinder und Pferde sind nicht sehr zahlreich. Die Tiere klein aber nicht hässlich. Vorzugsweise sind Esel und Maultiere in Gebrauch. Eben so zahlreich wie diese sind kleine schwarze Schweine, Ziegen und Schafe dagegen wieder selten. Die Dorfhunde sind ebenso friedlich wie die Menschen. Ich erinnere mich nicht ein einziges Mal von ihnen angebellt worden zu sein.

Hühner und Enten werden überall gehalten, auch Tauben. Wasservögel giebt es auf den Watten in grosser Zahl. Singvögel werden aus Mangel an Wald und Büschen schwerlich vorhanden sein. Ich habe sie nur in den kleinen Käfigen gesehen, die namentlich von Soldaten gern mitgeführt und an irgend einen Zweig gehängt werden. Der glückliche Besitzer hockt dann in Geduld neben dem Vogelbauer und erfreut sich des Gesanges. Der verbreiteste Vogel in ganz China ist die Elster. Sie fehlt auch in Kiau-Tschou nicht.

An Fischen soll die Bucht reich sein, doch war von Fischerei nicht viel zu bemerken. In der Stadt Kiau wurden jedoch unserm Hornfisch ähnliche, 1—2 m lange Fische in grosser Menge auf den Markt gebracht.

Das an Deutschland verpachtete Gebiet ist nicht übervölkert, weil es weniger fruchtbar ist, als die nach Norden sich anschliessende Ebene. Die Bevölkerung macht einen kräftigen Eindruck. Sie ist gutmütig und zutraulich. Man darf nur die Geduld nicht verlieren. Das ist freilich nicht ganz leicht, wenn man von unzähligen Männern und Kindern umringt wird, die alle den Fremdling betasten und das Zeug oder das Fernglas untersuchen wollen. Flüchtet man nun auch in den vom Wirt als Schlafzimmer überwiesenen Raum, so dringt doch eine ganze Anzahl mit hinein, weil die Thür nicht verschliessbar und in dem Raum kein Stück Möbel vorhanden ist, sodass man die Thür auch nicht verbarrikadieren kann. Hat man die Neugierigen endlich hinausgejagt und die Thür zugebunden, so bleiben sie an den Fenstern stehen, durchstossen die Papierscheiben und betrachten den Fremden solange, bis es dunkel im Innern ist.

So wird die Bevölkerung durch ihre Neugierde wohl lästig, aber obgleich ich nur mit 2 Begleitern ins Land hinein ritt, sind wir doch während eines 5tägigen Ausfluges weder durch Wort noch That auch nur im Geringsten behelligt worden.

Die Häuser werden meistens so hergestellt, dass die das Dach tragende Konstruktion aus Holz besteht und die aus

Lehm gestampften, oder aus an der Luft getrockneten Ziegeln, bisweilen sogar aus Granitquadern hergestellten Mauern nur zur Umschliessung und Abtrennung der einzelnen Räume dienen. Das Dach ist meistens mit gebrannten Dachpfannen eingedeckt, bei sehr dürftigen Verhältnissen nur mit Stroh und Lehm. Reiche Chinesen bewohnen ein mit hoher Mauer umgebenes Gehöft, in welchem die Wohn- und Wirtschaftsräume um mehrere grosse Höfe gruppiert sind. In solchen Gebäuden befinden sich dann auch namentlich in dem mit Hausaltar geschmückten Empfangszimmer einige Möbel, in den Schlafzimmern sogar eine Art von Bettstellen, aber im allgemeinen ist eine mit Matten bedeckte Holz- oder Lehm-Pritsche die einzige Ausstattung. Hier schläft der Bewohner ohne sich zu entkleiden in seinem wattierten Rock.

Gefallen findet man an der Bevölkerung, wenn man ihre Genügsamkeit und ihren Fleiss erkennt. Der chinesische Arbeiter ist gewöhnt vom Sonnenaufgang bis -Untergang mit geringen Pausen zu arbeiten. Wenn er selbständig ist, kümmert er sich nicht um die Tageszeit und ich habe verschiedentlich Handwerker um Mitternacht und Landleute vor Tagesgrauen an der Arbeit gesehen. Wird er müde, so schläft er, ob es Tag oder Nacht ist, einige Stunden und arbeitet weiter. Einen wöchentlichen Ruhetag kennt er nicht.

Die Leute, die wir am Ufer zunächst sahen, waren die Soldaten aus den Lagern, junge kräftige Gestalten. Meistens liefen sie unbewaffnet in kleinen Trupps umher, in blau und roten Kitteln, mit den zweiteiligen Ueberhosen, grossen runden Strohhüten, Filzschuhen, einem Regenschirm in der Hand und machten keinen sehr kriegerischen Eindruck.

Auf den Aeckern sah man wenig Leute, weil die Kornfelder überall grünten und nur einzelne Aecker noch besonders bestellt wurden. Auf den Wegen aber trafen wir namentlich im Norden der Bucht viele Karrenschieber, die mit bewundernswerter Kraft und Ausdauer ihre Lasten meilenweit durchs Land fortbewegen. Die Fahrstrassen gleichen unsern breiten Feldwegen, aber Wagen sind ganz unbekannt, zwei-

rädrige Karren wie sie im Norden Chinas gebräuchlich sind, sahen wir in ganz geringer Zahl, das Beförderungsmittel ist fast ausschliesslich die auch in Shanghai gebräuchliche Schubkarre mit einem grossen Rade, zu dessen beiden Seiten die Last ruht, und die von einem Manne geschoben, häufig aber noch von einem zweiten Manne und einem Esel gezogen wird. Die von Herrn v. Richthofen erwähnte böse Sitte, auch Frauen zum Ziehen zu verwenden, habe ich niemals bemerkt. Ob ganz China oder nur die Umgegend von Kiau-Tschou solchen Fortschritt gemacht hat, vermag ich nicht anzugeben.

Eine kleine Karre trägt etwa 3—4 Zentner, eine grosse das Doppelte. Die Karre mit 2 Maultieren kostet für 1 Tag etwa 3 Mark, die grosse mit 3 Maultieren 5 Mark. Ein Esel zum Reiten 50 Pfennig, für Maultier oder Pferd 1,20 Mark.

Beim Karrentransport rechnet man auf Zurücklegung eines Weges von etwa 35 Kilometer, beim Reiten auf 50—60 Kilometer. Die Tagelöhne eines Handlangers sind mir zu 30—35 Pfennig angegeben, die eines Maurers, Zimmermanns, Tischlers, Böttchers zu 40 Pfennig, eines Schmieds, Kupferschmieds, Steinmetzen zu 50 Pfennig. Die Handlanger sollen bei guter Anleitung und Aufsicht ungefähr ebensoviel leisten können wie Europäer. Bei den Handwerkern bedarf es einer 1—2 Monate langen Schulung, um sie soweit zu bringen, dass sie etwa die Hälfte eines Europäers leisten. Bei guter Behandlung und guter Bezahlung sollen sich tüchtige Schlosser, Heizer, Lokomotivführer u. s. w. aus den Arbeitern bilden lassen. Alle diese Angaben verdanke ich dem Regierungs-Baumeister Hildebrand.

Man hat aus der Anspruchslosigkeit der Chinesen den Schluss ziehen wollen, als ob China kein Bedürfnis für europäische Produkte habe. Das halte ich nicht für richtig. Wenn man Städte wie Singapur, Hongkong und Shanghai kennen gelernt hat, sieht man sofort, dass die Bedürfnislosigkeit sich in einen starken Hang zum Luxus verwandelt, sobald nur die Gelegenheit geboten wird, Geld zu erwerben

und die Sicherheit geschaffen, es vor der Habgier der Beamten zu bewahren. Dass der Geschmack der wohlhabenden Chinesen vorläufig noch ein chinesischer ist, versteht sich bei der vollständigen Abgeschlossenheit des Landes von selbst. Aber mit dem Ausbau der Eisenbahnen, mit der weiter zunehmenden Erschliessung des Innern wird auch die europäische Kultur und europäischer Geschmack sich in China ebenso eindrängen, wie er es in der ganzen übrigen Welt gethan hat.

Aber worauf beruhen die Aussichten für die Entwickelung des Platzes?

Herr v. Richthofen hat in überzeugender Weise nachgewiesen, wie die Aufschliessung Schantungs und der westlich und nordwestlich von Schantung gelegenen reichen Provinzen durch eine von K. ausgehende Eisenbahn für unsern Handel und Industrie von höchster Bedeutung sein wird. Von allen Kaufleuten, Technikern und sonstigen Kennern des Landes ist mir das im Süden wie im Norden Chinas ebenso ausgesprochen. Von diesen wurde auch die Bedeutung einer direkten Eisenbahn-Verbindung Kiau-Tschou, Tientsin, Peking für sehr wünschenswert gehalten, um die jetzt für mehrere Wintermonate durch Eis regelmässig unterbrochene Dampferverbindung zwischen Tientsin und Shanghai zu ersetzen. Aber ich glaube, dass die Rentabilität dieser Linie doch wegen der technischen Schwierigkeiten in der Ueberbrückung der vielen Flussläufe, namentlich des Hoangho vorläufig schwer nachzuweisen sein würde und halte die Linie über Tsinangfu, an dem südlichen Ufer des Hoangho hinauf bis zur Bahn Hankau-Peking für weit wichtiger. Ich glaube ferner, dass schon allein die Aufschliessung der in Schantung vorhandenen Kohlenlager und die Schaffung geregelter Kohlenausfuhr dem Hafen Kiau-Tschou eine grosse Bedeutung sichern werden. Die Kohle von Weihsien wurde in der Stadt Kiau-Tschou, also nur etwa 70 km von der Lagerstelle, mit 80 M. die

Tonne bezahlt und natürlich nur pfundeweis gehandelt, weil der ganze Transport mit Schiebkarren auf Lehmwegen erfolgte. Eine Steinstrasse zwischen diesen Städten, von der ich gelesen hatte, ist nicht vorhanden.

Gelingt es, die Schantung-Kohle, deren gute Beschaffenheit durch die von Herrn v. Richthofen in seinem grossen Werk, Band II, S. 784, angegebenen Analysen festgestellt ist, in K. zu verladen, so kann damit an der ganzen asiatischen Küste und selbstverständlich auch auf den Dampfern des Yangtze die Konkurrenz mit der jetzt dort fast ausschliesslich benutzten japanischen Kohle aufgenommen werden.*)

Kann andererseits die chinesische Bevölkerung zu billigen Preisen Kohlen als Brennmaterial beziehen, so wird die Umgebung der Bucht und das Gebirgsland von Schantung nach einiger Zeit ein ganz anderes Aussehen bekommen, weil man nicht mehr nötig hat, alles Holz schon als Strauchwerk zur Feuerung zu verwenden. Dann werden die Höhen ebenso bewalden, wie die von Hongkong und die zur Regenzeit fallenden grossen Wassermengen werden nicht wie jetzt tiefe Schluchten auswaschen, in denen sie dem Meere zustürzend die Aecker verwüsten und dem Verkehr grosse Hindernisse bereiten, sondern als friedliche Waldbäche der neuen Stadt Kiau-Tschou treffliches Trinkwasser liefern.

Ich würde übrigens Unrecht thun, wenn ich nicht hervorheben wollte, dass schon jetzt auf den Vorbergen des Laoshan eine regelrechte Anpflanzung von Kiefern in ziemlich grossem Umfange besteht, der einzige Fall solcher Aufforstung in China, den ich gesehen habe und der sich unter

*) Als vor 24 Jahren die Dampferlinie Shanghai-Hankau von der Redereigesellschaft Butterfield & Swire ins Leben gerufen wurde, brannte man chinesische Kohle aus der Provinz Honan. Die chinesischen Behörden erhoben aber von diesen Kohlen einen Exportzoll von $^1/_2$ Tael für die Tonne, dagegen von fremden Kohlen nur einen Importzoll von $^1/_4$ Tael. Infolgedessen nehmen alle Yangtze-Dampfer noch heute nur japanische Kohle.

deutschem Schutz hoffentlich zum kräftigen Walde entwickeln soll. Wird man doch für den Bergbau das Grubenholz bald nötig haben.

Aber mit dem Bergbau muss der Eisenbahnbau Hand in Hand gehen. Deshalb lag mir vor Allem daran, mich durch eigenen Augenschein von der Beschaffenheit der im Norden der Bucht vorhandenen Ebene zu überzeugen, welche Herr v. Richthofen zwar in seiner Karte angegeben, aber nicht persönlich gesehen hatte. Ich ritt also mit zwei Begleitern, von welchen der Eine als Dolmetscher diente, am Ostufer der Bucht entlang nach dem erwähnten Hafenplatz Nü-Ku-Kau. Es muss hier ein gewisser Wohlstand herrschen. An dem allerdings nur bei Hochwasser zugänglichen Hafen, vor welchem etwa ein Dutzend Dschunken ankerten, lagen einige aus Granitquadern und Ziegeln hergestellte Gebäude, die als Speicher dienen sollten. Die Bevölkerung war nicht durchweg ärmlich gekleidet. Ich sah z. B. an dem auf einer ganz isolierten Höhe weithin sichtbaren Tempel bei Tagesanbruch einen jungen chinesischen Reiter sich vom Pferde herab im Bogenschiessen üben, der ganz den Anschein eines wohlhabenden Sportsmannes hatte.

Nördlich von Nü-Ku-Kau wird die Gegend vollständig flach. Man überschreitet dann drei Wasserläufe, die alle gemeinsam durch ihre Sandablagerungen ein grosses Watt gebildet haben, welches grösstenteils schon über dem gewöhnlichen Hochwasser zu liegen scheint und nur bei höheren Fluten ganz mit Wasser bedeckt sein mag. Auf diesem Watt wurde die Salzgewinnung in der an der chinesischen Küste so vielfach vorkommenden einfachen Weise betrieben.

Wir wandten uns immer dem Telegraphen folgend an dem Nordufer der Bucht nun nach Westen, und überschritten zunächt ein breites, aber vollständig trockenes Flussbett, das als Wuho bezeichnet wurde. Die Sohle desselben lag erheblich über dem Terrain. Ob er zur Regenzeit ausnahmsweise noch Wasser führt, war nicht festzustellen. Auf dem östlichen Ufer war er mit einem Deich versehen. Bald da-

rauf folgte der eigentliche Wuho oder Kiauho, dessen Sohle merklich tiefer lag. Das Bett war etwa 120 m breit, der zur Zeit vorhandene Wasserlauf vielleicht nur 80 m, bei einer Tiefe von etwa 0,5 m. Ueber diesen Fluss führte eine regelrecht aus Granitquadern hergestellte Brücke von 45 Pfeilern, welche etwa 1,5—2 m von einander entfernt und mit Steinbalken überdeckt sind. Es ist die Strasse von Tsimo nach Kiau-Tschou.

Nun wurde die alte Stadt mit ihren 10 m hohen von Zinnen umkränzten Mauern, die von weitem einen ganz imposanten Eindruck machen, im Grunde aber nur Trümmerhaufen sind und mit Ziegeln wohl nur äusserlich bekleidet zu sein scheinen, erreicht. Die hölzernen Thore schienen noch benutzt zu werden. Durch enge schmutzige Gassen ritten wir zum Gasthofe und kamen dabei durch eine ganz kunstvoll aus Granit gearbeitete Ehrenpforte, zum Andenken einer tugendhaften Frau errichtet. Aehnliche etwas einfachere Denkmäler hatten wir schon vorher in einem Dorfe getroffen. Tugendhafte Frauen scheinen in jener Gegend zahlreich zu sein. Mit den Gasthöfen ist es dagegen schlecht bestellt. Ein Tempel, in welchem man sonst in Nord-China gern übernachtet, war nicht vorhanden oder nicht frei, und in dem Gasthof ersten Ranges mussten wir mitten zwischen Pferden und Eseln in einem Raum übernachten, der einem Gänsestall auf ein Haar glich. Auf Fremdenverkehr ist man noch nicht recht eingerichtet und Europäer waren dort noch ziemlich unbekannt. Ebenso das Silbergeld. Unser Wirt hatte nie ein Stück gesehen und fiel, als ich ihm für ein Stück Weihsien-Kohle einen blanken Dollar schenkte, ganz überwältigt vor mir nieder. Auch konnten wir unser Silber nicht verwerten und mussten, obgleich wir 2 nur mit Kupfermünzen beladene Esel mit uns führten, schliesslich doch noch eine Anleihe machen.

Ich erlaubte mir den Hinweis auf die in jener Gegend herrschende Kupferwährung nur deshalb, weil ich in letzter Zeit wiederholt gefragt bin, ob eine Vergnügungsreise nach

Kiau-Tschou lohnend sei und es immer gut ist, vorher zu überlegen, wie gross das Portemonnaie dabei zu wählen ist.

Wie gross die Bevölkerung der Stadt ist, war nicht zu ermitteln. Ich würde sie nicht über 30—50 000 Seelen schätzen, was ja für China nicht so sehr viel ist. Ich vermute, dass ein Teil derselben, namentlich die Handwerker ihrer Vaterstadt bald den Rücken kehren und sich am andern Ufer der Bucht Arbeit suchen werden. In den neuen Ansiedelungen werden Strassen und Wohnungen nach dem Muster von Honkong einen mehr europäischen Zuschnitt haben, aber auch hier werden sich die Chinesen, bald an Reinlichkeit gewöhnen und vorzügliche Arbeiter werden.

Obgleich man schon in der Stadt Kiau-Tschou erkennt, dass nach Norden zu, so weit das Auge reicht, nur eine einzige sanft ansteigende Ebene vorhanden ist, lag mir doch daran, die Wasserscheide zu erreichen, von wo ab der sog. nördliche Kiau- oder der Lai-Fluss nach der Bucht von Petschili zu fliesst. Diesen Punkt fanden wir etwa 25 km nördlich von der Stadt und zwar auf der Strasse von Kiau-Tschou nach Pinktu-tschau indem wir den Kiaoho aufwärts ziehend dort an einen Seitenarm kamen, der sich auf den ersten Blick als ein künstlicher Kanal von 30—40 m Breite darstellte.

Auf einer der am Ufer aufgestellten grossen Steintafeln war der Wasserlauf als Kiao-Lai-Kanal und die Brücke als „die Brücke, die Perlen hervorbringt“ bezeichnet. Das that die Brücke allerdings nicht, obgleich ein Pfeiler eingestürzt war, denn das Wasser im Kanal stand vollständig still. Aber die Chinesen behaupteten, es flösse nach Norden. Wir waren also unzweifelhaft an der Wasserscheide und die Richthofensche Karte erwies sich als richtig. Auch erzählten die Chinesen dasselbe was Richthofen anführt, dass der Kanal vor etwa 6—700 Jahren hergestellt sein soll. Es ist erstaunlich, wie gut er sich erhalten hat. An beiden Ufern standen hohe Bäume, während an den Flussläufen kein Baum zu sehen war. Dass aber der Kanal oder der Kiau-Fluss zur Zeit irgendwie mit Booten befahren würde, dafür habe

ich keinen Anhalt gefunden. Der niedrigen und schmalen Brückenöffnungen wegen könnten es ja auch nur Fahrzeuge kleinster Art sein.

Es ist mehrfach die Frage aufgeworfen, ob es nicht zweckmässig sein würde, die zwischen der Bucht von Kiau-Tschou und dem Golf von Petschili bestehende allerdings zur Zeit nicht schiffbaren Wasserverbindung durch Herstellung eines den Bedürfnissen unserer Zeit entsprechenden Kanals zu ersetzen und damit das im 17. Jahrhundert nicht vollendete Projekt wieder aufzunemen. Ich kann mir davon vorläufig keinen grossen Nutzen versprechen, wenn auch die Ausführung keine besonderen technischen Schwierigkeiten bieten würde. Die Bucht von Petschili hat an dem nördlichen Ufer der Provinz Schantung so geringe Wassertiefen, dass grosse Seedampfer die nördliche Mündung des Kanals nicht würden erreichen können. Sollte Kiau-Tschou sich zu einem bedeutenden Handelsplatz entwickeln, so könnte es allerdings wünschenswert werden, die Verteilung der eingeführten, nach dem Norden bestimmten Waren durch kleine Dampfer oder Dschunken mit Hilfe eines den Umweg um die Halbinsel Schantung vermeidenden Kanals zu bewirken. Auch liegt es vielleicht noch näher für die Zufuhr der Kohlen von Weihsien nach Kiau-Tschou an einen Kanal zu denken, aber zunächst scheint mir die Eisenbahnfrage eine weit dringendere zu sein.

Auch von hier aus war nach Norden nichts zu sehen, als eine breite fruchtbare Ebene, aus der überall von einzelnen grossen Bäumen umgebene Dörfer auftauchten. Die Aecker waren so sorgfältig mit Weizen, Gerste, Hirse, Bohnen, Melonen, Wachsbäumen u. s. w. bestellt, dass kaum ein unbebauter Fleck oder ein Unkraut zu sehen war. Letzteres ja vielleicht mit aus dem Grunde, weil alles was nicht Frucht bringt als Brennmaterial ausgerissen wird und sehr gesucht ist. Ich gewann die feste Ueberzeugung, dass der Bau von Eisenbahnen in dieser Gegend keine besonderen technischen Schwierigkeiten bietet und dass das Hinterland ein sehr günstiges ist. Ist doch schon jetzt

ein anscheinend lebhafter Verkehr mit Getreide, Bohnenkuchen und Oel in Krügen, mit Baumwolle und Filzsachen, Thonwaren, Tabak, Papier, Salz, Holzkohlen, Reisig u. s. w. vorhanden, der ja allerdings auf den breiten ausgefahrenen Wegen lediglich auf Schiebkarren erfolgt und über dessen Umfang zuverlässige Angaben fehlen. Wenn auch die Grunderwerbskosten vielleicht etwas höher sein werden, als der Durchschnittspreis für Ländereien in der Provinz Schantung — der mir zu 2500 Mark für 1 Hektar angegeben ist, bei Tschifu aber schon das Doppelte beträgt, — so muss ich noch einen Umstand als sehr günstig bezeichnen, der in China eine erhebliche Rolle spielen kann, das ist die Gräberfrage. Während in den meisten Küstenstrecken, die ich gesehen habe, die zahlreichen Gräber so zerstreut in den Feldern liegen, dass es bei Auslegung einer Bahnlinie ganz unmöglich ist sie zu vermeiden und dadurch erhebliche Schwierigkeiten und Kosten entstehen, weil alle Verwandten des toten Chinesen Ansprüche erheben, so liegen die Gräber hier fast immer in geschlossenen Friedhöfen, die ohne Mühe umgangen werden können.

Zwar hat der Chinese noch keinen Begriff von der Bedeutung der Technik, aber das Vorurteil, welches in China gegen Eisenbahnen bestand, scheint sich gelegt zu haben. Die Bahn von Tientsin nach Peking, mit der wir bereits fuhren, wird schon stark benutzt. Die Ausführung der von dem Regierungs-Baumeister Hildebrand entworfenen hochbedeutungsvollen Bahn Hankau-Peking hat — leider nicht mit deutschem Gelde — begonnen. Die Strecke Wusung-Schanghai soll am 1. April fertig sein und wird über Sutschau nach Nanking fortgeführt. Es ist zu hoffen, dass die Ausführung einer Bahn von der Kiau-Tschou-Bucht nach dem Norden nicht lange auf sich warten lässt.

Dass die Kiau-Tschou-Bucht in wirtschaftlicher Hinsicht ungleich günstigere Aussichten gewährt, als jeder andere Küstenplatz in China, an dessen Erwerbung gedacht werden konnte, ist mir dort überall betont und darf ja wohl jetzt als

feststehend angesehen werden. Dies allein hätte meiner Ansicht nach für die Wahl ausschlaggebend sein müssen. Aber auch in technischer Beziehung übertrifft die Bucht den Hafen von Amoy und die Samsah-Bucht, ganz abgesehen von den weit besseren klimatischen Verhältnissen. Ich betone nur nochmals den ungewöhnlich starken Wasserwechsel, der in jenen Plätzen vorhanden ist, durch welchen die Anlage- und Betriebskosten aller Hafenanlagen und Betriebseinrichtungen ausserordentlich erhöht werden.

Ich halte also die Wahl von Kiau-Tschou um so mehr für die günstigste, als ich auch davon überzeugt bin, dass etwaige Befestigungsanlagen in Kiau-Tschou billiger werden, als an den anderen Plätzen.

Wenn Sie mich nun fragen, wie ich mir die Entwickelung des Hafens und der Stadt denke, so bitte ich gütigst zu beachten, dass mein Besuch an der Bucht eingehende technische Untersuchungen selbstverständlich nicht zuliess. Ich muss mich daher auf allgemeine Andeutungen beschränken, möchte aber fast annehmen, dass schon bald an verschiedenen Punkten des östlichen Ufers Anlagen und Ansiedelungen entstehen werden. Die grossen Schiffe werden im tiefen eigentlichen Becken bleiben wollen und Alles, was mit ihren Bedürfnissen zusammenhängt, sei es auf dem Wasser oder auf dem Lande, wird vermutlich in der Nähe von Womans Island angelegt werden müssen. Ich vermute, dass auch die Küstendampfer der 4 verschiedenen Dampferlinien, der drei englisch-chinesischen und einer japanischen, sich sehr bald nach Kiau-Tschou wenden und, da sie möglichst kurze Zeit liegen wollen, wünschen werden, nicht weit in die Bucht hineinzulaufen. Dem gemäss denke ich, dass ein Ort in der Nähe von Womans Island oder südlich davon entstehen wird.

Dagegen muss der eigentliche Handelshafen und müssen alle Anlagen zur Verladung von Kohlen weiter nördlich in und an der tiefen Rinne geschaffen werden, wenn man, wie ich annehme, die Eisenbahn am Ostufer entlang führt. Hier

werden auch voraussichtlich industrielle Anlagen am Platze sein. Ob es schon bald gelingen kann, die kleineren Dampfer, Prähme u. s. w. für die chinesischen Küsten und Ströme hier aus chinesischem Eisen zu bauen, vermag ich nicht zu übersehen, jedenfalls sind hier geeignete Plätze dafür in grösster Auswahl vorhanden. Holzlager und Holzbearbeitungswerkstätten für die aus Amerika und Borneo einzuführenden Hölzer sind unbedingt erforderlich. Ich denke ferner an Zementfabriken, da ja der Bedarf an Zement nicht unerheblich sein wird und derselbe zunächst wohl von Japan bezogen werden muss. Ferner Kalkbrennereien und Steinlager, wie denn die Eröffnung von Steinbrüchen nicht lange auf sich warten lassen wird. Auch ein Petroleumlager mit Petroleum aus Sumatra müsste sich rentieren, da die Petroleumlampe und japanische Streichhölzer jetzt in das abgelegenste Dorf eindringen.

Besonders erforderlich werden für den entstehenden Hafenplatz Schiffsreparaturanstalten in Form von Schwimmdocks oder Trockendocks werden. Ich halte es für sehr wahrscheinlich, dass sich hier ebenso wie in Hongkong, Amoy, Schanghai, Nagasaki, Jokohama u. s. w. Privat-Gesellschaften finden, welche bereit sind, solche Docks anzulegen und zwar von solcher Grösse, dass nicht nur unsere Kriegsschiffe, sondern auch die grössten Handelsdampfer dort ausgebessert werden können. Zur Zeit geschieht das fast ausschliesslich in Hongkong und die dortige Gesellschaft verteilte im vorigen Jahr etwa 50 Proz. Dividende. Shanghai ist insofern im Nachteil, als die grossen Dampfer wegen der im Wusung-Fluss vorhandenen Barre nicht mehr nach der Stadt hinauf können. Der unternehmende chinesische Generaldirektor der Eisenbahnen Tseng-Taotai will deshalb an der Mündung des Wusung in den Yangtze ein grosses Trockendock anlegen. Ich hoffe, dass man ihm in Kiau-Tschou zuvorkommt und durch gute und preiswürdige Arbeit alle die Schiffe heranzieht, welche längere Reparaturen auszuführen haben und denen es dann garnicht darauf ankommt, ob sie den kleinen Abstecher nach Kiau-Tschou machen.

Dass Kiau-Tschou sich rasch entwickeln wird, nimmt man an der ganzen chinesischen Küste an. In Tschifu ist man so fest davon überzeugt, dass man meiner Ansicht nach mit vollem Recht für Tschifu darin eine grosse Gefahr erblickt und vorausschauende Kaufleute schon jetzt an Uebersiedlung denken. Filialen ihrer Geschäfte werden alsbald mehrere Firmen aus den grossen chinesischen Plätzen dorthin legen und wenn man erwägt, dass das für den Handel ins Hinterland weit ungünstiger gelegene und mit einer sehr mangelhaften Reede versehene Tschifu sich in 40 Jahren zu einer Stadt mit 100 000 Einwohnern und 60 Millionen Mark jährlichem Handelsumsatz aufgeschwungen hat, so wird man dem mit einer Eisenbahn nach den Kohlenlagern ausgestatteten Hafen von Kiau-Tschou jedenfalls die besten Aussichten schon für die nahe Zukunft nicht absprechen können. Nehmen Sie hierzu die Vorteile, welche unserer Marine erwachsen und die grossen Hoffnungen, welche die besten Kenner Chinas an die Erwerbung des Platzes knüpfen, so teilen Sie hoffentlich mit mir die Ueberzeugung von der grossen Bedeutung der Erwerbung von Kiau-Tschou.

Excellenz von Brandt: Meine Damen und Herren! Der Beifall, den Sie soeben in so reichem Masse gespendet haben, beweist, wie sympathisch Sie dem Vortragenden und dem Gegenstande des Vortrages gegenüber stehen, mir wird daher dem, was der Herr Vorredner gesagt, nur wenig hinzuzufügen übrig bleiben. Leider muss ich gleich damit beginnen, den guten Eindruck zu zerstören, den der Herr Vortragende durch die Erwähnung der zahlreichen Frauen gewidmeten Denkmälern hervorgebracht zu haben schien. Dass solche Denkmäler vorhanden sind und zwar in ziemlich erheblicher Anzahl, unterliegt freilich keinem Zweifel, aber die meisten derselben sind für Witwen errichtet worden, die sich nicht wieder verheiratet haben, ein in China höchst verdienstliches Werk, oder für junge Mädchen, die ehelos geblieben sind, um ihre Eltern oder Schwiegereltern, d. h. die Eltern eines verstorbenen Bräutigams, bis an ihr Lebensende pflegen

zu können. Andere der Denkmäler dienen zur Erinnerung an Frauen oder Töchter, die sich ein Stück Fleisch aus dem Arm oder ein Stück aus der Leber geschnitten haben, um mit der daraus bereiteten Brühe ihren Eltern Heilung von irgend einer Krankheit zu bringen; nach der Ansicht unserer Aerzte würde die letztere Heldenthat, die die Betreffenden häufig um lange Reihen von Jahren zu überleben pflegen, bei europäischen Lebern ganz ausser Frage sein; wir können daher nur annehmen, dass es sich in China entweder um ganz besondere Lebern oder irgend einen anatomischen Irrthum handle, aber wie dem auch immer sein möge und welches auch immer die der Frau in China durch Sitte und Gesetz angewiesene Stellung anbetrifft, das eine steht fest, dass sie in China, wie das ja auch bei uns der Fall ist, in den meisten Fällen versteht, die Herrin im Hause zu sein.

In allem übrigen kann ich mich mit dem, was der Herr Vortragende erwähnt, nur durchaus einverstanden erklären. Kiau-Tschou, das schon zur Zeit der Blüte des arabischen Handels mit China eine hervorragende Rolle spielte, wird seine alte durch den Bau des Kaiserkanals und in den letzten Jahrzehnten durch die Eröffnung Tschifus geschädigte Stellung wieder einnehmen, so wie die sehr leicht herzustellende Verbindung mit dem Hinterlande die Möglichkeit der Ausbeutung der in demselben gelegenen Kohlengruben gegeben haben wird. Wie die dortigen Kohlen sind, weiss ich nicht aus eigener Erfahrung, aber wohl kann ich bestätigen, dass die in den westlichen Bergen in der Nähe von Peking geförderten Kohlen so vorzüglich sind, dass während vierzehn Jahren die Reinigung der Schornsteine der deutschen Gesandtschaft nicht einmal erforderlich war, obgleich die notwendigen Untersuchungen in jedem Frühjahr vorgenommen wurden. Im Gegensatz dazu setzt die japanische Kohle so viel Russ ab, dass die Ofenröhren meistens schon nach vierzehn Tagen so verstopft sind, dass sie herausgenommen und einer gründlichen Reinigung unterworfen werden mussten. In Tschifu, der augenblicklichen Kohlenstation für Nord-China, finden

die Dampfer heute nur japanische und geringe Quantitäten englischer Kohle, während die im Norden des Peiho, bei Kaiping geförderte Kohle zum grösseren Theil lokal verbraucht wird. Wenn die Berichte des zur Untersuchung der japanischen Verhältnisse entsandten Konsuls Brenan Glauben verdienen, so dürfte der Augenblick nicht mehr fern sein, in dem die japanische Kohle für den Verbrauch des eigenen Landes nicht mehr genügen und Japan genötigt sein wird, chinesische Kohlen einzuführen. Dann wird für Kiau-Tschou der Augenblick gekommen sein, nicht nur Nord- und Mittel-China, sondern auch vielleicht Japan mit Kohlen zu versorgen. Dabei möchte ich mir erlauben, auf eine Bemerkung des Herrn Vorredners zurückzugreifen, der gesagt hat, dass zur Entwicklung Kiau-Tschou's Intelligenz und Kapital notwendig seien; ich bin darin vollständig mit ihm einverstanden und möchte nur ein drittes hinzufügen: freie Konkurrenz. Wer gesehen hat, in wie wahrhaft wunderbarer Weise sich die englischen Kolonien und Niederlassungen, wie sich die erst in 1842 in europäische Hände übergegangenen Hongkong und Shanghai, wie sich das erst seit 1860 geöffnete Tientsin entwickelt haben, und wer gleichzeitig die in ihrer Entwickelung zurückgebliebenen, gleichsam durch Bureaukratismus eingeengten und erstickten französischen Kolonien gesehen hat, der kann sich nie einen Augenblick darüber zweifelhaft bleiben, welches System vorzuziehen sei. Shanghai, das wie gesagt, erst in 1842 für den fremden Handel eröffnet wurde und damals kaum hundert fremder Ansiedler zählte, denen als Niederlassungsplatz ein sumpfiges, den Ueberschwemmungen des Flusses ausgesetztes Uferland zugewiesen war, ist heute eine Stadt der Paläste, in der neben 6000 Fremden über 400 000 Chinesen leben, die eine Polizeimacht von über 500 Mann unterhält und ein jährliches Einkommen besitzt, um das manches kleine deutsche Fürstentum sie beneiden könnte. Und das alles ohne Einmischung der fremden Mächte und Behörden, denen im wesentlichen nur ein Veto bei abzuschliessenden Anleihen und die Gerichts-

barkeit zusteht. Auch in Kiau-Tschou werden wir die Zahl der sich innerhalb unseres Gebiets und unserer Interessensphäre ansiedelnden Chinesen sehr schnell wachsen sehen, sobald sie fühlen, dass sie dort wenigstens bis zu einem gewissen Punkt sicher gegen die Erpressungen und Belästigungen ihrer eigenen Beamten sind. Auch darum brauchen wir nicht besorgt zu sein, dass es an chinesischen Lieferanten von Holz, Steinen, Kalk u. s. w. fehlen wird. Die Leute, die vor 400 Jahren die grossen 40 Fuss hohen, 6 Fuss im Durchmesser habenden Säulen der Grabhalle des Kaisers Yunglo von Yünnan nach Peking brachten, und die vor wenigen Jahren, als man sich vergeblich bemüht hatte, in Amerika und Asien Baumstämme zu erhalten, die die mit dem Tempel des Himmels verbrannten Säulen hätten ersetzen können, Bäume von dem erforderlichen Längemass und Umfange in Yünnan entdeckten und über Berge und Ströme nach Peking schafften, die werden auch alles Erforderliche für Kiau-Tschou liefern, so wie sich dort nur ein lohnender Verdienst findet. Freilich werden die jetzt sehr niedrigen Löhne im Laufe der Zeiten nicht unerheblich steigen, aber sie sind für den Augenblick so niedrig, dass jede Industrie eine tüchtige Erhöhung derselben wohl vertragen kann, ohne unter ihr zu leiden. Mir sind in diesem Augenblick die chinesischen einschlägigen Lohnsätze nicht bekannt, aber ich möchte mir erlauben, zur Illustration meiner Behauptung auf ein Beispiel zurückzugreifen, das der schon genannte Konsul Brenau in seinem an die englische Regierung erstatteten Bericht erwähnt. Bei dem Besuch einer Schwefelholzfabrik in Osaka erfuhr derselbe, dass das Bekleben der Schachteln mit Etiketten mit zwei Pfennigen für 1000 Stück bezahlt würde und dass, während ein Mädchen, die Rekordarbeiterin der Fabrik, an einem Tage bis 25 000 solcher Kästen mit ihren Etiketten zu versehen, also 0,50 Mark zu verdienen im stande sei, der Durchschnittslohn der Arbeiterinnen sich auf zehn bis sechzehn Pfennige beliefe, ja einzelne mit einem Durchschnittstagelohn von 2—4 Pfennigen ganz vergnügt und zufrieden seien.

Auch die Adaptierung der chinesischen Zustände an die fremden vollzieht sich im allgemeinen schneller, als man dies dem äusseren Anschein nach annehmen möchte; trotz aller confucianischen Vorschriften und der bis vor wenigen Jahren noch massgebenden Lebensgebräuche und Sitten gehen die chinesischen Frauen in Shanghai und einigen anderen Plätzen so vergnügt in die Seiden- und Baumwollenspinnereien, als hätte man es mit englischen oder italienischen Fabrikarbeiterinnen zu thun. Ebenso kommen derartige Veränderungen in der Hausindustrie zum Durchbruch, wie denn das fremde Baumwollengarn das handgesponnene in den zugänglichen Provinzen schon ganz ersetzt hat und dies in absehbarer Zeit auch mit den baumwollenen Stoffen der Fall sein wird.

An und für sich gehört die eingeborene Bevölkerung Shantung's zu den kräftigsten, fleissigsten und freundlichsten Bewohnern des chinesischen Reichs, sie wird sich bei richtiger, guter Behandlung gewiss schnell in die neuen Verhältnisse finden und daher nicht unwesentlich zu dem Gedeihen und der Fortentwickelung unserer neuesten Erwerbung Kiau-Tschou's beitragen.

Und nun, meine Damen und Herren, bleibt mir noch der angenehmste und ehrenvollste Teil meiner Aufgabe zu erfüllen, im Namen und im Auftrage der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonialgesellschaft dem Herrn Vorredner für seinen hochinteressanten, belehrenden und anregenden Vortrag den wärmsten und herzlichsten Dank der Abteilung auszusprechen, dem Sie sich, wie ich überzeugt bin, ganz und voll anschliessen werden.

No. 8.

HARMONIE-
GESELLSCHAFT
WÜRZBURG

Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen),
Berlin SW., Wilhelm-Strasse 29.

CHINA.

Ergebnisse eigener Reisen
und darauf gegründeter Studien
von **Ferdinand Freiherrn von Richthofen.**

Erster Band. Einleitender Teil. Mit 29 Holzschnitten und 11 Karten. (Wird nur bei Abnahme des ganzen Werkes abgegeben.) Preis elegant gebunden M. 48.—.

Zweiter Band. Das nördliche China. Mit 126 Holzschnitten, 1 farb. Ansicht, 2 Karten und 5 geologischen Profiltafeln. Preis elegant gebunden M. 36.—.

Dritter Band. Das südliche China. (In Vorbereitung.)

Vierter Band. Paläontologischer Teil. Mit 15 Holzschnitten und 54 paläontologischen Tafeln. Preis elegant gebunden M. 36.—.

Atlas von China.

Das nördliche China. ——
Preis elegant gebunden M. 60.—.

Karte der Provinz Shantung

mit der

Kiau-Tschou-Bucht

und den **Kohlenfeldern von Po-Shan-Hsien,** sowie den **projektierten deutschen Eisenbahnlinien** nach **Tsi-Nan-Fu, Po-Shan-Hsien** und **I-Tshou-Fu.**

Massstab 1 : 750 000.

Zusammengestellt aus von Richthofen's Atlas von China und Ergänzungen nach englischen Seekarten und anderen neueren Materialien.

Zweite, ergänzte Auflage.

— Preis 1 Mark 50 Pfennig. —

Eine starke Flotte

eine Lebensbedingung für Deutschland.

Von einem Vaterlandsfreunde.

3 Bogen gross 8°, in Umschlag geheftet.

— Preis 30 Pfennig. —

Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen),
Berlin SW., Wilhelm-Strasse 29.

China

in

ethischer, industrieller und politischer Beziehung.

Zwei Vorträge,

gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft

von

M. von Brandt,

Wirkl. Geh. Rat, Kaiserl. Deutscher Gesandter a. D.

$3^1/_2$ Bogen 8°, geheftet. **Preis 60 Pfennig.**

Der

Kampf um den Ostasiatischen Handel.

Von **C. Busley,** Professor, Geh. Reg.-Rat.

Dritte, unveränderte Auflage.

Mit einer Welt-Karte:

— Eisenbahn- und Post-Dampfschiffs-Linien nach Ostasien. —

Uebersicht der gesamten Deutschen Post-Dampfschiffs-Linien — Kolonialbesitz — Konsularische und Diplomatische Vertretungen des Deutschen Reiches.

$3^3/_4$ Bogen 8° geheftet. — **Preis 1 Mark 20 Pf.**

Kolonien und Flottenfrage.

Vortrag,

gehalten am 25. November 1897 in der Abteilung Frankfurt am Main der Deutschen Kolonial-Gesellschaft

von

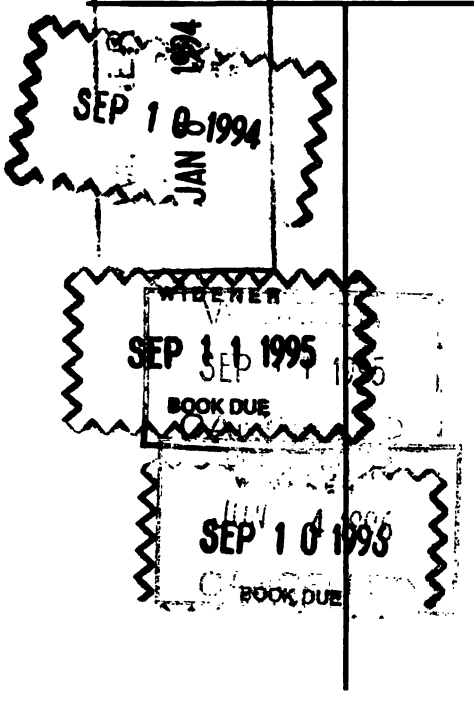
M. von Brandt,

Wirkl. Geh. Rat, Kaiserl. Deutscher Gesandter a. D.

—— Preis 60 Pfennig. ——

Druck von Trowitzsch & Sohn, Berlin SW.

3 2044 021 208 848

THE BORROWER WILL BE CHARGED AN OVERDUE FEE IF THIS BOOK IS NOT RETURNED TO THE LIBRARY ON OR BEFORE THE LAST DATE STAMPED BELOW. NON-RECEIPT OF OVERDUE NOTICES DOES NOT EXEMPT THE BORROWER FROM OVERDUE FEES.

Harvard College Widener Library
Cambridge, MA 02138 (617) 495-2413